

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 6: **Veloverkehr fördern**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



(Foto: KEYSTONE/Science Photo Library/Martyn F. Chillmaid)

VELOVERKEHR FÖRDERN

Vor Kurzem konnte man in der Zeitung¹ die Schlagzeile «Auf Frühenglisch folgt nun Frühfranzösisch» lesen – bei einem solchen Programm bleibt Kindern kaum Zeit für freie Beschäftigungen wie «Velöle»: Einfach mit dem Velo durch die Gegend fahren, Spass haben und gleichzeitig Sicherheit im Umgang mit dem Fahrzeug bekommen. Eine bedenkliche Tatsache ist, dass immer weniger Kinder und Jugendliche mit dem Velo unterwegs sind. Dabei ist Velofahren eine gesunde und umweltfreundliche Mobilitätsform, und jeder neue Velofahrer entlastet den öffentlichen und den Individualverkehr. Im Hinblick auf bestehende Verkehrsprobleme ein lohnender Gedanke.

Ein gutes Verkehrsangebot hilft, schneller und sicherer ans Ziel zu kommen, und animiert auch Personen, die dem Velofahren noch reserviert gegenüberstehen, das Velo vermehrt für die täglich zurückzulegenden Wege zu benutzen. Viele Städte und Gemeinden haben in den letzten Jahren den Veloverkehr in die Planung ihrer Vorhaben einbezogen. Werden weitere Schwachstellen beseitigt, können die Massnahmen ihre Wirkung voll entfalten und das Velo als Nahverkehrsmittel eine Renaissance erleben. In den Agglomerationsprogrammen der Kantone sind viele solcher Massnahmen geplant und werden vom Bund unterstützt.

Um das Velofahren interessant zu machen und mehr Menschen für den Gebrauch im Alltag zu begeistern, braucht es aber mehr als nur infrastrukturelle Massnahmen. Der Ausbau der Verkehrswege und die Parkierungsmöglichkeiten können noch so durchdacht sein, es werden sich immer verschiedene Verkehrsmittel den zur Verfügung stehenden Raum teilen müssen. Ein störungsfreies und sicheres Miteinander wird erreicht, wenn viele Verkehrsteilnehmer alle Verkehrsformen nutzen und so das gegenseitige Verständnis geschult wird. Verhältnisse wie im Comic «Georgettes Traum» (S. 20) werden immer ein Traum bleiben, dennoch ist die Förderung des Veloverkehrs notwendig und sinnvoll.

Daniela Dietsche, dietsche@tec21.ch

Anmerkung

1 «Aargauer Zeitung vom» 21.1.2009

5 WETTBEWERBE

Passagen – Sanierung Anfos-Haus, Basel

13 MAGAZIN

Wechsel in der Verlagsleitung

18 AUFBRUCH IM VELOVERKEHR?

Ruedi Weidmann Das grosse Potenzial und die Schwachstellen sind bekannt, die Handbücher und Vollzugshilfen verfasst; dennoch wird die Förderung des Veloverkehrs noch stiefmütterlich behandelt.

20 GEORGETTES TRAUM

Anna Röthlisberger Hindernisfrei durch die Stadt, genügend Veloabstellplätze – ein Traum?

23 SINNVOLL VERKNÜPFEN

Alexander Felix Die Vorteile von Velo und öffentlichem Verkehr können durch eine sinnvolle Verknüpfung und passende Massnahmen gefördert werden.

28 UNGELIEBTES HUCKEPACK

Nora Kempkens In der Schweiz scheint die Meinung vorzuherrschen, dass die Velomitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln die sinnvollste Förderung sei: ein Gegenbeispiel aus den Niederlanden.

30 BERGAUF

Daniela Dietsche Ein Lösungsansatz wird immer wieder diskutiert: Der Velolift in Trondheim läuft seit gut 15 Jahren unfallfrei. Dennoch gibt es weltweit keinen zweiten.

34 SIA

Studierfähigkeit sichern durch Dialog | Sofia, europäische Hauptstadt – A&K-Reise | Zwei Register | Kurse SIA-Form

39 PRODUKTE

45 IMPRESSUM

46 VERANSTALTUNGEN